

Les ports maritimes sont les acteurs majeurs d'une chaîne logistique durable et écologique

ING Belgique a mené, en collaboration avec l'Université d'Anvers, le VIL et l'Université Erasmus UPT (Urban, Port and Transport Economics) de Rotterdam sa septième étude sur le secteur de la logistique et du transport maritime. Alors que les regards se tournent vers les divers secteurs industriels pour connaître leur réponse aux enjeux climatiques et écologiques, le secteur des ports maritimes est régulièrement questionné quant à son implication et à son rôle dans la « Green Supply Chain », la chaîne logistique durable. Ce sera le cœur de l'étude d'ING cette année. Après une analyse approfondie des actions menées par les ports maritimes et différents intervenants, l'étude 2019 énumère une série de recommandations essentielles à l'intention des entreprises appartenant à la chaîne logistique portuaire mais aussi à l'intention du politique pour évoluer plus loin encore en matière de développement durable dans ce secteur.

ING a opté cette année pour une analyse approfondie de ce thème d'actualité polémique et a fait appel à des experts de pointe en Belgique et aux Pays-Bas. En effet, avec l'intensification des préoccupations à l'égard du réchauffement climatique, avec les enjeux écologiques et environnementaux qui se reflètent dans l'actualité et avec les agendas politiques qui en font leur priorité, le développement durable se trouve au cœur des priorités des entreprises et des industries. Il est donc aussi inévitable dans les chaînes d'approvisionnement et en particulier dans celles des ports maritimes qui génèrent une série d'effets indéniables sur leur environnement direct et indirect.

« ING maîtrise particulièrement bien le secteur du transport et de la logistique. Il nous paraissait essentiel de connaître les mesures prises en matière d'environnement dans ce domaine. En particulier sachant aussi à quel point le « Green Supply Chain Management » constitue un avantage concurrentiel majeur qui apporte avec lui des éléments de différenciation pour les entreprises : réduction des coûts, augmentation des revenus, impacts positifs sur la marque et la réputation,... Ce thème particulier était l'occasion de renforcer notre expertise et investir plus loin encore dans la connaissance et le partage d'information pour nos clients et partenaires», déclarent Bram Debruyne, Sector Head Transport, Logistics & Automotive Belgium et Yves Goddefroy, Business Desk Manager Antwerpen-Haven.

L'étude menée avec la collaboration du Professeur Theo Notteboom (Universiteit Antwerpen), le Docteur Larissa van der Lugt et Niels van Saasse tous deux de l'Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics, Kris Neyens et Steve Sel du VIL, auprès de 650 entreprises actives dans la chaîne logistique des ports maritimes de la zone du Delta du Rhin et de l'Escaut a mis en avant une série de préoccupations du secteur en matière de réduction de l'empreinte écologique et ce pour toute la chaîne d'approvisionnement. Or, les entreprises actives dans le secteur n'ont pas attendu pour prendre des mesures pour limiter leurs impacts sur l'environnement.

Avec 925 millions de tonnes de marchandises transportées en 2018, soit un quart de l'ensemble du fret en Europe (28 pays), la zone est essentielle au développement économique européen et national. Reconnus comme les principaux pôles nationaux de croissance économique, les ports maritimes sont des plateformes qui génèrent emplois, valeur ajoutée et bien-être pour les régions et les pays où ils se trouvent.

Une volonté commune de diminuer les impacts sur l'environnement

L'étude témoigne d'une volonté commune à tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement portuaire de partager les responsabilités. Et même si certains acteurs sont plus progressistes que d'autres, en général, vu l'importance sur la réputation et la rentabilité d'opter pour une approche écologique, la plupart des ports maritimes de la région du delta du Rhin et de l'Escaut veulent mettre en pratique une chaîne de distribution durable et écologique et ont porté ceci à leur agenda afin de déployer les actions nécessaires pour diminuer les effets sur l'environnement de leurs activités.

« Les ports de la région étudiée ont tous témoigné de leur détermination à réduire l'empreinte environnementale de leurs activités et de faire la transition vers une économie circulaire, plus efficace en terme de consommation d'énergie. Nous avons étudié différents aspects : le transport, le développement des ports et les opérations, la logistique des terres intérieures, l'économie circulaire et le partage des informations et des connaissances », explique Steve Sel du VIL.

Exemple de mesures adoptées : ESI ou l'Environmental Ship Index

Cet indice a été conçu par les ports du Havre, de Brême, de Hambourg, d'Anvers, d'Amsterdam et de Rotterdam et a été adopté par la World Port Climate Initiative. Il identifie les navires de mer dont les performances de réduction des émissions atmosphériques sont supérieures à celles requises par les normes d'émission en vigueur de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). L'ESI évalue la quantité d'oxyde d'azote (NOx) et d'oxyde de soufre (SOx) émise par un navire. L'ESI est utilisé comme indicateur de performance environnementale par les autorités portuaires. Les autorités portuaires accordent un rabais sur les droits de port aux compagnies de navigation qui utilisent des navires plus propres conformément à l'ESI. La plupart des ports du Delta font partie du schéma ESI.

North Sea Port Flanders offre des réductions de prix aux navires utilisant du LNG comme carburant et aux navires dotés de certificats ESI ou Green Award.

Certains ports, comme celui de Zeebrugge, prennent des mesures pour commencer à introduire des réductions de prix pour les navires utilisant le LNG comme carburant à l'avenir.

Une série d'actions et d'initiatives ont aussi été dégagées prouvant la volonté de travailler activement en vue de réduire les impacts. Mais le défi reste de taille avec la croissance du volume du transport de fret et les développements des ports eux-mêmes qui va amener plus de pressions sur l'environnement en terme d'émissions de CO2 et de mobilité. Les entreprises étudiées et actives dans les chaînes de distribution ont aussi confirmé qu'elles ont une influence considérables sur leurs partenaires et peuvent les amener à adopter des solutions durables via les conditions contractuelles.

Des solutions s'imposent à l'égard des ports mais aussi à l'égard de tous les membres de leur réseaux et de la chaîne qui devront travailler en étroite collaboration entre eux et avec leurs partenaires pour plus d'efficacité.

13 recommandations pour l'ensemble du secteur et du monde politique

Le rapport propose une série de 13 recommandations pour renforcer le Green Supply Chain Management des ports maritimes et invitant aussi les gouvernements à prendre les initiatives adaptées pour soutenir les réglementations adéquates.

Le Docteur Larissa van der Lugt de l'Erasmus Center for Urban, Port and Transport Economics, le précise : « C'est en reconnaissant ouvertement l'attitude positive des ports maritimes et leur rôle actif dans le domaine

de la Green Supply Chain que les choses pourront évoluer. Ils servent d'exemples et ont une importante responsabilité. Toutefois, il ne faut pas exclure les autres intervenants car les ports sont des écosystèmes géants qui ont une portée au-delà de leur zone géographique. Une coopération transfrontalière est indispensable notamment pour tous les enjeux liés au CO2 et aux techniques de transition comme le CCU et le CCS. Il y a certains acteurs plus en avance que d'autres aussi. Il faut aussi tenir compte de chaque entreprise car elles font toutes face à des situations de survie différentes ».

Parmi les recommandations exprimées dans le rapport, il est également mentionné, le rôle des décideurs politiques qui ne devraient pas contraindre les autorités portuaires à assumer les fonctions de collecteurs d'impôts. Toute internalisation des coûts environnementaux doit se faire à la source de la pollution, auprès du pollueur sans obliger les ports à punir ou récompenser. C'est pour cette raison qu'un cadre réglementaire est indispensable et une identification claire des responsabilités.

Un grand nombre de solutions exigeront une coordination et une coopération étroites entre les acteurs impliqués dans ces réseaux et chaînes. Elles seront aussi facilitées par la technologie, une nouvelle gouvernance et de nouveaux modèles d'entreprise, ainsi que par la contribution favorable et la réglementation des gouvernements.

Pour plus d'informations :

Voir le rapport détaillé en annexe (en Anglais).

ING Belgique
Joëlle Neeb
+32 (0)478 630 387
pressoffice@ing.be
[Press Room ING Belgique](#)

Interel
Brecht Van Herzeele
+32 492 23 73 18
brecht.vanherzeele@interelgroup.com